Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/5869

17. 10. 96

Große Anfrage

der Abgeordneten Elke Ferner, Michael Müller (Düsseldorf), Wolfgang Behrendt, Marion Caspers-Merk, Dr. Marliese Dobberthien, Annette Faße, Monika Ganseforth, Angelika Graf (Rosenheim), Dr. Liesel Hartenstein, Klaus Hasenfratz, Monika Heubaum, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Susanne Kastner, Walter Kolbow, Konrad Kunick, Klaus Lennartz, Klaus Lohmann (Witten), Christoph Matschie, Heide Mattischeck, Ulrike Mehl, Jutta Müller (Völklingen), Günter Oesinghaus, Georg Pfannenstein, Karin Rehbock-Zureich, Siegfried Scheffler, Dietmar Schütz (Oldenburg), Dr. Angelica Schwall-Düren, Wieland Sorge, Dr. Peter Struck, Dr. Bodo Teichmann, Berthold Wittich, Rudolf Scharping und der Fraktion der SPD

Stauvermeidung und Umweltschonung durch Effizienzsteigerung im Straßenverkehr

Die ständig gewachsene Verkehrsdichte, Staus und Stop-and-go-Verkehr auf Bundesautobahnen, Fernstraßen und im innerstädtischen Verkehr stellen eine hohe Belastung für Menschen, Umwelt und Wirtschaft dar. Verkehrsstaus erhöhen die Unfallgefahren. In Verkehrsstaus werden Zeit und Energie verschwendet; sie sind nicht nur wirtschaftlich ineffizient sondern auch umweltbelastend, denn die streckenbezogenen Abgasemissionen und Kraftstoffverbräuche steigen.

Eine Vergleichmäßigung des Verkehrsflusses bedeutet deshalb Energieeinsparung, Minderung von Schadstoffen und Zeitgewinn; sie schont die Nerven der Menschen und ist auch ökonomisch sinnvoll.

Die Bundesrepublik Deutschland verfügt über das dichteste Straßennetz in Europa. Einer Kapazitätsausweitung des Straßennetzes durch Neu- und Ausbau sind aus ökologischen und haushaltspolitischen Gründen enge Grenzen gesetzt. Insbesondere im überregionalen Straßennetz können mit Verkehrsleitsystemen und Geschwindigkeitsbegrenzungen Verkehrsflüsse vergleichmäßigt werden, sofern die Verkehrsmenge unterhalb der Leistungsgrenze der betreffenden Straße liegt. Auf Fernstraßen ist die Leistungsgrenze einer Straße nicht nur abhängig von der Verkehrsmenge, sondern auch von der gefahrenen Geschwindigkeit.

Innerorts sind Vorkehrungen gegen Verkehrsstaus kompliziert. Hier geht es nicht nur darum, den Straßenverkehr zu vergleich-

mäßigen und zu verflüssigen. Insbesondere innerorts müssen auch die Mobilitätsbedürfnisse z. B. von Fußgängern und Radfahrern, des Liefer- und des Park-Suchverkehrs befriedigt werden, die dem schlichten Ziel einer Verflüssigung des motorisierten Straßenverkehrs entgegenstehen.

Weiterer Straßenbau würde gewachsene Strukturen zerstören und scheidet deshalb häufig als Lösung von Verkehrs- und Umweltproblemen aus. Für eine dauerhafte Vorkehrung gegen Verkehrsstaus, Energieverschwendung, Unfälle und Umweltbelastungen müssen deshalb Ansätze zur Verminderung der Verkehrsmenge und der Fahrleistung gefunden werden. Wir dürfen nicht tatenlos zusehen, wie Staus und unzumutbare ökologische Auswirkungen des Verkehrs zu schwerwiegenden Nachteilen für die gesamte Gesellschaft führen.

Wir fragen deshalb die Bundesregierung:

I. Verkehrsmenge

1. Wie hat sich das Wachstum des Straßenverkehrs (gesondert nach Lkws und Pkws in Entfernungskilometern, Personenkilometern und Tonnenkilometern) seit 1980 entwickelt (in absoluten Zahlen und nach durchschnittlich gefahrenen Jahreskilometern)?

   Wie sind die weiteren Prognosen?

   Wie haben sich die Innerorts-, Außerorts- und BAB-Anteile in diesem Zeitraum entwickelt?

2. Wie haben sich in diesem Zeitraum die Fahrten zu unterschiedlichen Fahrtzwecken – Beruf, Freizeit, Urlaub, Einkauf – jeweils nach Zahl der Fahrten und Weite der Fahrten entwickelt?

   Welche Prognosen gibt es bis zum Jahr 2005?

3. Auf welchen Streckenabschnitten im BAB-Netz und auf Bundesfernstraßen gibt es die häufigsten und längsten Verkehrsstaus bzw. Stop-and-go-Verkehr?

   Wieviel Prozent des Streckennetzes sind das?

4. An welchen Wochentagen und zu welchen Tageszeiten treten Verkehrsstaus in der Regel gehäuft auf

   — auf Bundesautobahnen,

   — auf Fernstraßen,

   — im regionalen bzw. im innerörtlichen Verkehr?

5. Wie hoch ist der Stauanteil an der gesamten Fahrleistung auf Bundesautobahnen und auf Bundesfernstraßen?

6. Wie haben sich die Fahrzeiten im Wirtschaftsverkehr seit 1980 entwickelt?

7. Wie hoch werden die Staukosten bzw. die Kosten für die Wartezeiten im Stau für den Wirtschaftsverkehr geschätzt?

Welcher Kostenanteil entfällt dabei auf Staus auf Autobahnen, welcher Kostenanteil auf Staus im innerstädtischen Verkehr?

8. Wie hoch werden die durch Staus verursachten Schadstoffemissionen bzw. das Emissionsminderungspotential durch Vermeidung von Staus innerorts, außerorts und auf Bundesautobahnen geschätzt

   — am Einzelfahrzeug,

   — im Gesamtnetz?

   Inwieweit ist bei dieser Schätzung eine Zunahme der Gesamtfahrleistung als Folge der gesteigerten Attraktivität staufreier Straßen berücksichtigt?

II. Effizienzsteigerung/Stauvermeidung durch bessere Fahrzeugauslastung

9. Wie hat sich der Besetzungsgrad der Pkws in der Bundesrepublik Deutschland in den letzten 25 Jahren innerorts, außerorts, auf Bundesautobahnen und im gesamten Durchschnitt entwickelt?

   Gibt es charakteristische Schwankungen im Auslastungsgrad zu bestimmten Uhrzeiten oder zu bestimmten Tageszeiten?

   Wie hat sich der Auslastungsgrad von Pkws im Berufsverkehr entwickelt?

10. Welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung zu ergreifen, um den Auslastungsgrad aller Fahrzeuge im fließenden Verkehr zu erhöhen und damit Fahrleistungszuwächse und ökologische Schäden deutlich zu vermindern?

    Hat die Bundesregierung dabei die Förderung von Fahrgemeinschaften geplant?

    Wenn ja, mit welchen Maßnahmen?

    Wenn nein, warum nicht?

11. Wird die Bundesregierung Maßnahmen zur Förderung von Job-Tickets ergreifen?

    Wenn ja, welche?

    Wenn nein, warum nicht?

    Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang Vorschläge, Firmenparkplätze als geldwerten Vorteil zu besteuern?

12. Hält die Bundesregierung Maßnahmen zur Privilegierung hochbesetzter Fahrzeuge durch gesetzliche, organisatorische und fiskalische Bemühungen für sinnvoll?

    Wenn nein, warum nicht?

    Wenn ja, welche Maßnahmen wird sie in nächster Zeit ergreifen?

13. Welche Aktivitäten aus dem Telematikprogramm des Bundesministeriums für Verkehr zielen direkt auf eine bessere Auslastung der Pkw-Flotte mit dem Ziel, die Fahrleistung zu stabilisieren bzw. zu vermindern?

14. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage des Umweltbundesamtes (Pressekonferenz zum betrieblichen Verkehrsmanagement vom 27. Februar 1996) und des Verkehrsclubs Deutschland, wonach sich allein durch Bildung von Fahrgemeinschaften die CO_2-Emission des Berufsverkehrs um 25 % senken lassen?

    Welche Maßnahmen bezüglich des Einpersonenfahrzeugs sind dabei unterstellt, und werden diese von der Bundesregierung getragen?

15. Wie hat sich die Zahl der Lkw-Leerfahrten in der Bundesrepublik Deutschland seit 1975 entwickelt?

    Wie haben sich die Leerfahrten im Transitverkehr entwickelt?

    Welche Maßnahmen sind für den Werkverkehr geplant, um eine bessere Lkw-Auslastung zu erreichen?

16. Welche Aktivitäten aus dem Telematikprogramm des Bundesministeriums für Verkehr zielen direkt auf eine bessere Auslastung der Lkws?

    Mit welchen Maßnahmen unterstützt die Bundesregierung Maßnahmen der City-Logistik zum Abbau von Leerfahrten?

III. Effizienzsteigerung/Stauvermeidung durch eine Vergleichmäßigung der Geschwindigkeiten

17. Welche Bedeutung mißt die Bundesregierung einer Geschwindigkeitsbegrenzung für die Verstetigung des Verkehrsflusses und als Maßnahme der Stauprävention bei?

    Welche Rolle spielen in diesem Zusammenhang Telematik bzw. Wechselverkehrszeichen auf Bundesfernstraßen?

18. Inwiefern wirken stark unterschiedlich gefahrene Geschwindigkeiten auf Bundesautobahnen stau- und unfallfördernd?

19. Auf welchen Streckenabschnitten im Bundesautobahnnetz bestehen Überholverbote für Lkws?

    Hält die Bundesregierung Überholverbote für Lkws für ein geeignetes Mittel, um Kapazitätsengpässe im Bundesfernstraßennetz zu entschärfen?

20. Welche Ergebnisse des Großversuchs auf der A 2 (Hannover bis sachsen-anhaltinische Landesgrenze) mit Tempo 100 und Überholverbot für Lkws liegen der Bundesregierung vor hinsichtlich

    — Zahl und Länge von Verkehrsstaus,

    — Unfällen,

    — Fahrzeugdurchsatz?

21. Auf welchen Streckenabschnitten im Autobahnnetz sind bereits die Standspuren in zusätzliche Fahrspuren umgewandelt?

    Welche Erfahrungen gibt es auf diesen Strecken hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der dadurch gewonnenen zusätz-

lichen Leistungsfähigkeit des BAB-Abschnittes bei der Bewältigung der Verkehrsmenge?

IV. *Effizienzsteigerung/Stauvermeidung und Transportkosten*

22. Hält die Bundesregierung die Erhebung einer City-Maut für Pkws für ein geeignetes Instrument, den Wirtschaftsverkehr in den Städten zu erleichtern?

23. Welche Kostenbestandteile gehören zu den sog. Wegekosten?

24. Welchen Wegekostendeckungsgrad erreichen z. Z. der Pkw- und Lkw-Verkehr?

    Wie und in welchem Umfang trägt z. Z. der ausländische Lkw-Verkehr zu den von ihm verursachten Wegekosten bei?

25. Für welchen Zeitpunkt und für welche Straßenkategorien plant die Bundesregierung die Einführung des elektronischen Truck-Pricing?

    Bei Einführung nur auf Bundesautobahnen: Wie beurteilt sie die Gefahr der Verdrängung des Lkw-Verkehrs auf nachgeordnete Straßen?

26. Welche Verwendung für die Gebühreneinnahmen ist vorgesehen?

27. Welche Schritte zur Einführung des Truck-Pricing hat die Bundesregierung auf EU-Ebene bereits eingeleitet?

28. Wird sich die Bundesregierung bei der Festsetzung der Kilometergebühren an das österreichische Vorgehen anlehnen?

    Wenn nein, welche Vorstellungen über die Gebührenhöhe hat die Bundesregierung?

29. Wie beurteilt die Bundesregierung eine Differenzierung der streckenbezogenen Kilometergebühren

    — nach Umweltverträglichkeit des Fahrzeugs,

    — nach Umweltsensibilität der Fahrstrecke,

    — nach aktueller Verkehrsdichte (Überlastungsgebühr)?

V. *Verkehrswachstum und Umweltbelastung*

30. Wie haben sich die CO_2-Emissionen des Verkehrsbereichs – und insbesondere die des Straßenverkehrs – seit 1989 entwickelt?

31. In welchem Umfang hat der Straßenverkehr bisher zur nationalen Zielsetzung beigetragen, die CO_2-Emissionen bis zum Jahr 2005 um mindestens 25 % – bezogen auf das Jahr 1990 – zu senken?

32. Wie hat sich der gesamte Kraftstoffverbrauch des Straßenverkehrs seit 1995 entwickelt, und wie sind die Prognosen bis zum Jahr 2005?

33. Wie werden sich die Nutzfahrzeug-Emissionen bei Stickoxiden, Kohlenwasserstoffen (Vorläuferstoffe des Ozons), bei Partikeln und CO_2 bis 2005 voraussichtlich entwickeln?

34. Welche Annahmen über die Entwicklung des Verkehrsaufkommens legt die Bundesregierung ihren Schätzungen künftiger Kraftstoffverbräuche, CO_2- und anderer Schadstoffemissionen zugrunde?

    Sind dies dieselben Annahmen, die sie der Verkehswegeplanung zugrunde gelegt hat, oder gibt es Abweichungen?

    Wenn ja, welche und warum?

VI. Effizienzsteigerung/Stauvermeidung durch Verbesserung des Modal Split

35. Wie hat sich der Modal Split im Personen- und Güterverkehr seit 1985 entwickelt?

36. Wie hoch ist das aktuelle Potential zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf Schiene und Schiff?

    Mit welchen Mitteln, durch welchen Infrastrukturausbau und in welchem Zeitraum will die Bunderegierung dieses Verlagerungspotential ausschöpfen?

37. Worauf führt die Bundesregierung den Rückgang des innerdeutschen Kombi-Verkehrs um 14,2 % zurück, und wie beabsichtigt sie, dieser Entwicklung gegenzusteuern?

Bonn, den 16. Oktober 1996

Elke Ferner
Michael Müller (Düsseldorf)
Wolfgang Behrendt
Marion Caspers-Merk
Dr. Marliese Dobberthien
Annette Faße
Monika Ganseforth
Angelika Graf (Rosenheim)
Dr. Liesel Hartenstein
Klaus Hasenfratz
Monika Heubaum
Reinhold Hiller (Lübeck)
Lothar Ibrügger
Susanne Kastner
Walter Kolbow
Konrad Kunick
Klaus Lennartz
Klaus Lohmann (Witten)
Christoph Matschie
Heide Mattischeck
Ulrike Mehl
Jutta Müller (Völklingen)
Günter Oesinghaus
Georg Pfannenstein
Karin Rehbock-Zureich
Siegfried Scheffler
Dietmar Schütz (Oldenburg)
Dr. Angelica Schwall-Düren
Wieland Sorge
Dr. Peter Struck
Dr. Bodo Teichmann
Berthold Wittich
Rudolf Scharping und Fraktion



Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333